



Im Treidlinger Steinbruch wird der Schotter abgebaut, der dann mit der Bahn seinen Weg durch Bruck nimmt.

Fotos: Lanzl

# Reise der Rolling Stones durch Bruck

**GEOLOGIE** 250 bis 500 Millionen Jahre alte Steine werden zu Schotter verarbeitet und rollen auf Gleisen durch die Marktgemeinde.

VON MARION LANZL

**NITTENAU/BRUCK.** Wie ein riesiger Erdschlund tut sich der gigantische Krater des Treidlinger Steinbruchs vor dem staunenden Besucher auf. Man kann die Kräfte der Urzeiten nur ahnen, die das Gestein geformt haben. Doch statt Dinosaurier und Urzeitieren kommen gigantische Transporter und Raupen um die in den Berg getriebenen Wege des Abbaukraters. Doch wofür werden die Tonnen an Gestein gebraucht und wohin gehen sie, wenn sie per Bahn von Hubertus her durch Bruck knattern?



Gigantisch wie der Steinbruch und die Findlinge sind auch die Fahrzeuge.



Der Schotter wird auch für die Gleise verwendet.

## Rolling Stones aus der Urzeit

Pro Transport rollen so 400 Tonnen Gleisschotter keuchend durch den kleinen Markt. Bis zu zwei komplette Güterzüge pro Tag. Laut warnt die Hupe am Ortsrand, bevor sich die oft bis zu 30 Wagons an den Firmen, Wohnhäusern und am Sulzbach vorbeischieben. Während die letzten Anhänger noch beim Freizeitzentrum knarrend zum Stehen kommen, zeigt sich die rote Lok auf Höhe des Bahnübergangs, gleich neben dem heutigen Park. Alles öffentlicher Bereich, daher gibt es, laut einem Sprecher der Bahn, auch keine Sonderauflagen für Nachtfahrten, und der Schotter kann auch spät abends oder sehr früh morgens durch die Gemeinde rollen. Nach einer technischen Pause am alten Bahnhof setzt der Stahlkoloss dann seine Reise mit der steinernen Ladung nach Bodenwöhr und Schwandorf fort.

Bereits seit 1974 transportiert das Granitwerk Schwinger in den ehernen Wagons der Deutschen Bahn das 250 bis 500 Millionen Jahre alte, magmatische Tiefengestein. Entstanden im Paläozoikum, dem Erdaltertum und somit zehnmal älter als jeder Diamant. Wer je diesen enormen Krater besichtigt hat, in den sich Schaufeln, Bagger und sogar Dynamit gegraben haben, fühlt sich winzig klein neben dem schweren Gerät und angesichts der gi-

▶ **Im Jahr 1901** kaufte Karl Schwinger das Gelände um den Westbruch in Roßbach.

▶ **Ab 1910** wurde der Hauzenberger Bruch in Roßbach betrieben.

▶ **Ab ca. 1960** erfolgte der Abbau des Himmelleitenbruchs (entstanden aus Hauzenberger Bruch, Schneider Bruch und Holzinger Bruch).

▶ **Ab 1962** folgte der Abbau des Vor-

gigantischen Abbaugrube. Keilförmig setzt sich das Dioritgestein nördlich des Regens, zwischen Muckenbach und Treidling bis zur sogenannten Holzseige fort. In früherer Zeit gab es hier kleinere Steinbrüche, in denen Pflastersteine noch von Hand geschlagen wurden.

## Vom Lkw auf die Schienen

Der Steinbruch in Treidling wird, mit aktuell 70 Mitarbeitern in zwei Schichten, seit den 70er Jahren betrieben. Das abgebaute Gestein wird auf Lkw verladen, Reifen und Ladung bedüst oder besprüht und damit Staub- und Schmutzbelastung der angrenzenden Staatsstraße auf ein Minimum reduziert. Dann auf dem Umverladeplatz im Wald bei der Sulzmühle auf die riesigen Wagons verladen. Gemäß der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung wird Gütertransport von der Straße auf die umweltfreundliche-

## STEINBRÜCHE UM NITTENAU



Schotterzüge beleben die Gleise.

kommens in Gumping.

▶ **Ab 1974** wurde zudem damit begonnen, das Vorkommen in Treidling abzubauen.

▶ **Hochbetrieb in den Ferien:** Die Gleisbauarbeiten werden von der Deutschen Bahn überwiegend während der Ferienzeiten durchgeführt, um Beeinträchtigungen für den Berufsverkehr zu vermeiden. (tml)

ren Schienen verlagert. Insbesondere für Großprojekte der Deutschen Bahn mehrmals pro Woche bis zu zwei Güterzügen pro Tag. Dann rattert die direkte Belieferung von Gleisbaustellen mit Gleisschotter, Planumsschutzschicht- und Randweg-Material in alle Ecken Bayerns und teilweise auch bis nach Baden-Württemberg. Der hochwertige Granodiorit und Diorit aus dem Steinbruch Treidling sind gefragt.

„Die Firma Schwinger hat in Zusammenarbeit mit der DB Netz und DB Schenker Rail die Verladekapazität optimiert, um die Versorgung von Großprojekten entsprechend zu gewährleisten“, erklärt Ingenieur Kristian Daub vom Granitwerk Schwinger in Nittenau. „Die infrastrukturelle Entwicklung der Bahnstrecke Bodenwöhr-Nord-Nittenau ist vorerst abgeschlossen. Im August 2012 wurde ein Umfahrgleis mit einer Nutzlänge von 350 Metern ab km 7,9 gebaut“, sagt er.

Entlang der Brucker Straße in Nittenau wurden die Gleise abgebaut, somit ist für das Krones Werk der künftige Betrieb ohne Querung von Gleisanlagen möglich. Da kein anderweitiger Bedarf an Beförderung besteht, hat der Freistaat der geplanten Stilllegung auf dem letzten Abschnitt der Strecke auch nicht widersprochen, erklärt Europaministerin Emilia Müller auf Nachfrage der MZ.

Mit dem Ausbau der Bahnstrecke Regensburg-Ingolstadt, Ulm-Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt werden auch in Zukunft noch zahllose Tonnen mit schier endlosen Wagons auf die Fahrt gehen und die alte Strecke über die stillgelegte Brucker Bahnstation von Zeit zu Zeit mit Leben erfüllen. Das Tuten aus der Ferne, ein nostalgischer Gruß, der für viele Brucker seit der Kinderzeit zu Bruck gehört, wie die Steinbrüche zum Regental.